

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 699
van **BERT MAERTENS**
datum: 1 april 2019

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Binnenvaartsector - Verduurzaming

Uit cijfers in het kader van het jaarrapport Lucht van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) vernemen we dat het Albertkanaal - een van onze belangrijkste vervoerscorridors voor de binnenvaart - koploper is inzake de uitstoot van stikstofoxides. Het Albertkanaal neemt 38% van de totale NOx-uitstoot op alle Vlaamse waterwegen voor zijn rekening. Kenmerkend voor de binnenvaart en zeevaart zijn de stikstofoxides die vrijkomen bij de verbranding van (scheeps)brandstof.

Deze cijfers zijn onderdeel van een onderzoek naar de uitstoot van de transportsector dat door de VMM werd uitgevoerd. Daaruit blijkt dat - wat de meest verontreinigende stoffen betreft - de transportsector voor minder dan een vijfde bijdraagt aan de totale uitstoot in Vlaanderen. Sinds 2014 is er wel een trendbreuk: er wordt vandaag meer gevaren, terwijl er toch minder wordt vervuild, zo stelt de VMM verder. Al vlakt die trend af in 2016. Deze evolutie is mede te verklaren door strengere normen die van kracht zijn voor scheepsmotoren voor de binnenvaart.

De minister heeft in dit verlegde de handschoen opgenomen om in overleg met de binnenvaartsector een coherent en stimulerend beleid uit te werken met het oog op innovaties in de binnenvaart(sector), met een bijzondere aandacht voor de verduurzaming van brandstoffen, innovatieve aandrijving en alternatieve brandstoffen (bijvoorbeeld lng (liquid natural gas) en waterstof).

1. Hoe ver staat de minister met de uitwerking van dit beleid met het oog op innovatie en de verduurzaming van brandstoffen in de binnenvaart?
2. Kan de minister toelichten wat op dit moment de meest beloftevolle beleidspaden zijn?

ANTWOORD

op vraag nr. 699 van 1 april 2019

van **BERT MAERTENS**

1. Dat de meeste emissies op het Albertkanaal plaatsvonden, wekt geen verwondering. Deze waterweg wordt het meest intensief bevaren en heeft met voorsprong het grootste aantal tonkilometers.

Dit neemt uiteraard niet weg dat ook de binnenvaart de weg van de vergroening verder moet zetten, en er zowel oplossingen moeten zijn voor bestaande als nieuwe schepen.

In het luchtplan wordt vooropgesteld om tegen 2050 geen schadelijke impact meer te hebben op mens en milieu. Om dit te bereiken zijn in het plan doelstellingen opgenomen voor 2030. Eén van de doelstellingen van dit plan is een verschuiving van 6,3 miljard tonkilometer van vrachtverkeer naar binnenvaart en spoor. Willen we hierbij milieuwinst blijven boeken, dan moeten we de binnenvaartvloot voldoende vergroenen. Via innovatie van scheepsconcepten en aandrijvingen kan bovendien de concurrentiekracht van de binnenvaart verbeteren.

Een belangrijke maatregel die recent is genomen, is de Europese NRMM-verordening (2016/1628) waardoor vanaf 2019-2020 nieuwe hoofd- en hulpmotoren moeten voldoen aan de fase V-emissienormen. De normen voor NOx, fijn stof en VOS zullen tot 85% lager liggen. Het is dus zaak om enerzijds het gebruik van deze nieuwe motoren (via hermotorisatie of nieuwbouw) te stimuleren, en anderzijds om de uitstoot van de bestaande vloot ook op dit emissieniveau te krijgen via nabehandelingstechnieken, walstroom, alternatieve brandstoffen, ...

Op Vlaams niveau gebeurt dit momenteel onder meer door:

- De uitbouw van walstroomkasten waarbij stilliggende schepen gebruik kunnen maken van het elektriciteitsnet in plaats van de motor voor energieverbruik aan boord. Het Vlaamse Binnenvaartservicesplatform (VBSP) coördineert acties rond het gebruik, de implementatie en de uitbreiding van onder andere walstroom in de binnenvaart (www.binnenvaartservices.be).
- De inzet van een vergroeningsconsulent die de binnenvaartondernemers gedurende drie jaar adviseert over vergroening en begeleidt naar effectieve business cases en subsidiemaatregelen (<https://vergroeningbinnenvaart.be/>).
- Subsidiemaatregelen waarbij binnenvaartondernemers steun kunnen krijgen voor de installatie van nabehandelingstechnieken en hermotorisatie.

In eerste instantie kan vergroening gerealiseerd worden door de vergroening van de conventionele motoren zelf; via nabehandelingssystemen, het gebruik van EURO6-vrachtwagenmotoren en industriële motoren, op korte termijn volwaardige Fase V-motoren die dus voldoen aan de meest recente emissienormen en equivalent zijn aan EURO6 voor vrachtwagens,... Op lange termijn zijn de ambities hoger en wordt zoveel mogelijk gestreefd naar zero-emissies op vlak van broeikasgassen en luchtvervuilende stoffen. Dit kan enkel gerealiseerd worden met een doorbraak van alternatieve brandstoffen. Binnen de Vlaamse administratie bestaat een plan voor de verdere uitbouw van walstroom en is een visie opgesteld naar de uitbouw van alternatieve brandstoffen.

2. Hoewel het duidelijk is dat het gebruik van alternatieve brandstoffen grote maatschappelijke baten genereert, gebeurt de intrede in de markt gestaag. Dit heeft te maken met technologieën die nog niet op punt staan, veiligheidsaspecten, hoge

investeringskosten en beperkte distributie-infrastructuur. De duurzaamheid van alternatieve brandstoffen is ook gerelateerd aan hoe groen de productie ervan verloopt. Dé oplossing voor de vergroening van een schip bestaat ook niet; afhankelijk van grootte, ouderdom, vaarprofiel,... zijn andere oplossingen te prefereren en zal gewerkt moeten worden aan oplossingen op maat.

Op korte termijn kunnen volgende zaken worden verwacht:

- Beperkte toename aantal LNG-schepen, vooral in de grootste klasse. De huidige infrastructuur en bunkerfaciliteiten voldoen momenteel aan de vraag.
- Meer elektrische schepen. Nu reeds zien we dat een groeiende groep elektrisch hybride en dieselelektrische schepen op de markt komt. Er zijn dan ook diverse initiatieven in de binnenvaart om gebruik te maken van elektrische voortstuwing (volledig/deels) met behulp van batterijen of brandstofcellen. Deze initiatieven sluiten goed aan bij de maatschappelijk gewenste, noodzakelijke transitie naar emissievrije en klimaatneutrale schepen.
- Toename gebruik biobrandstoffen. HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) of andere synthetische diesel uit hernieuwbare energiebronnen of biomassa leveren een besparing van 5%. Dit vergt geen aanpassing van de aandrijflijn of geen extra infrastructuur.

Op langere termijn zijn de grootste evoluties te verwachten in:

- De ontwikkeling van waterstof en brandstofceltechnologie. Op die manier kunnen de huidige dieselelektrische en hybride (diesel)schepen de gebruikelijke dieselmotor vervangen door een schone energiebron (batterij/waterstof/...).
- Courant gebruik van biobrandstoffen, vooral bio-LNG en biomethanol. Schepen en infrastructuurvoorzieningen die nu voor LNG en methanol worden aangewend, zijn later tevens compatibel met de biovariant.

Veel zal afhangen van de betaalbaarheid van batterijen brandstofcellen in de toekomst. Betaalbaarheid kan tevens bekomen worden in synergie met ontwikkelingen in wegvervoer en marien vervoer; ontwikkelingen in een bepaalde sector kunnen complementair zijn op gebied van technologie, implementatie, overheidssteun en ontwikkeling.

Om een echte doorbraak te forceren zullen tevens internationale afspraken nodig zijn, zeker op vlak van veiligheidsvoorschriften en uniforme uitbouw. In de beginfase zal tevens financiële ondersteuning voorzien moeten worden zodat pilootprojecten alle kansen krijgen zich verder te ontwikkelen.

Binnen de Vlaamse administratie wordt momenteel werk gemaakt van het zoeken naar de nodige partnerschappen inzake de doorbraak van alternatieve brandstoffen, zowel op regionaal, nationaal als internationaal niveau. Samenwerking zal ook nodig zijn met kennisinstellingen, overheden, de industrie en uiteraard ook de binnenvaart-ondernemers zelf. Op korte termijn moeten demoprojecten mogelijk zijn. Ook zal op korte termijn een beleidsplan rond infrastructuur van alternatieve brandstoffen verder vorm gegeven worden.